# RAJAY SABHA

*Tuesday, the 30th May, 1995/9th Jyaistha 1917 (Saka)*

The House met at eleven of the clock, MR. CHAIRMAN, in the Chair.

## ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

SHRI AJIT P. K. JOGI: Sir, the Question Hour should be suspended. (*Interruptions*).

SHRI JAGESH DESAI: Sir, the Question Hour should be suspended. This is a question relating to atrocities on the weaker sections. (*Interruptions*) This is a very serious matter. (*Interruptions*).

SHRI RAJUBHAI A. PARMAR: Sir, this is a very serious matter. (*Interruptions*).

**श्री अजीत जोगी** : यह गुजरात में दलितों के जलाए जाने का मामला है । ... (**व्यवधान**)

MR. CHAIRMAN: I have received notice from several Members suggesting that the Question Hour be suspended because of the burning down of seventy families in one colony in Gujarat. I am sure, the whole House would be concerned about this very, very dastardly event. But I would suggest, instead of suspending the Question Hour, I would allow this matter to be raised as the first item during the Zero Hour.

SOME HON. MEMBERS: We abide by your ruling, Sir.

MR. CHAIRMAN: Thank you.

**Rnovation of terminal building of Dibrugarh airport**

*761. SHRI CHATURANAN MISHRA: Will the Minister of CIVIL AVIATION AND TOURISM be pleased to state:

(a) the details of dates on which private scheduled airlines started operating in North-Eastern States Station-wise and airlines-wise;

(b) the details of services by said airlines at present, station-wise with their respective frequencies and aircrafts used;

(c) the details of average number of passengers per flight carried by the said airlines, airlines-wise as well as Indian Airlines, route-wise during the last two years, month-wise;

(d) the details of actual number of passengers that embarked and disembarked from Dibrugarh Airport during the last two years, month-wise and airlines-wise with relevant percentage of increase/decrease; and

(e) whether Government have any specific plan(s) to remodel the existing outdated terminal building for Dibrugarh airport; if not, the reasons therefor?

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION AND TOURISM (SHRI GHULAM NABI AZAD): (a) to (e) A statement is laid on the Table of the Sabha.

**Statement**

(a) At present there are 6 private scheduled operators, of which three are operating services in the North Eastern Region, as per details given below:

| Name of the private scheduled airlines | Name of the station in the North East | Date of commencing operations |
|---|---|---|
| Damania Airways | Dibrugarh | 1st December, 1994 |
| | Guwahati | 1st December, 1994 |
| East-West Travel & Trade Links | Dibrugarh | 28th December 1994 |
| | Guwahati | 2nd July, 1993 |
| Jet Airways (P) Ltd. | Bagdogra | 23rd January, 1995 |
| | Guwahati | 23rd January, 1995 |

(b) Details are given in the enclosed Statement-I. (*See* below).

(c) Monthwise data on passengers varried by Indian Airlines in the North Eastern Region during the last two years, route-wise is given in Annexure-I [*See* Appendix 173, Annexure No. 169] figures in respect of private domestic scheduled airlnes are not available.

(d) Details regarding number of Indian Airlines' passengers embarked and disembarked from/to Dibrugarh Airport during the last 2 years and the percentage increase/decrease are given in Annexure-II [*See* Appendix 173, Annexure No. 170 This data is not maintained airline-wise.

(e) Due to resource constraints, Airports Authority of India is not in a position to take up the work for remodelling and expansion of the existing terminal biulding at Dibrugarh Airport during the current financial year. A new Arrival Hall with conveyor belts has however, been constructed to ease the congestion.

**Statement-I**

*Services presently operated by private scheduled airlines in North Eastern states*

| Sectors | Frequency | Aircraft type |
|---|---|---|
| A. EAST WEST AIRLINES : | | |
| Calcutta-Guwahati | 6 | B-737-200 |
| Guwahati Calcutta | 6 | B-737-200 |
| Guwahati-Dibrugarh | 6 | B-737-200 |
| Dibrugarh-Guwahati | 6 | B-737-200 |
| . DAMANIA AIRWAYS : | | |
| Calcutta-Dibrugarh | 3 | B-737-200 |
| Guwahati-Calcutta | | |
| Calcutta-Guwahati-Dibrugarh-Calcutta | 3 | B-737-200 |
| C. JET AIRWAYS : | | |
| Delhi-Guwahati-Bagdogra-Delhi | Daily | B-737-200 |

**श्री चतुरानन मिश्र** : सभापति महोदय, मेरा क्वेश्चन नौर्थ-ईस्टर्न स्टेट्स से रिलेटिड है । लेकिन सरकार का जो जवाब आया है वह आसाम के कुछ ही हवाई अड्डों के बारे में है । नौर्थ-ईस्टर्न स्टेट्स के आवागमन की हालत बहुत ही खराब है । कोई ऐसा इंतजाम होना चाहिए, क्योंकि एयर सर्विसेज से ही वहां लोग जल्दी आने-जाने की सुविधा पा सकते हैं । अभी हम देख रहे हैं कि जो प्रोफिट मेकिंग लाइंस हैं, उनको तो प्राईवेट सैक्टर वाले लेने के लिए तैयार हैं । लेकिन जहां लॉस होगा उसको प्राईवेट सैक्टर वाले नहीं लेते हैं । तो मैं जानना चाहूंगा कि नौर्थ-ईस्टर्न स्टेट्स में हर जगह एयर सर्विसेज पहुंच सके, चाहे प्राईवेट की हों, चाहे वह पब्लिक सैक्टर की हों । इसको कोऑर्डिनेट करने के लिए क्या प्राइवेट सेक्टर के साथ बातचीत करके मंत्री महोदय कोई रास्ता निकालेंगे ताकि उनके आने-जाने का ज्यादा प्रबंध हो सके ?

**श्री गुलाम नबी आजाद** : सर, जहां तक नॉर्थ ईस्ट का संबंध है, यह हम लोगों की कोशिश रही है कि नॉर्थ ईस्ट में जहां ट्रेन की सुविधा नहीं है और बरसात में वैसे भी बारिश की वजह से सड़क कट जाती है तो यही कारण है कि पिछले एक

दो सालों में हमने नार्थ ईस्ट के लिए विशेष प्रबंध किया है। हमने जब कि पूरे देश में वायुदूत सर्विस को बंद किया है और दो-तीन जहाज, हैदराबाद सेक्टर में और लक्षद्वीप सेक्टर में जो चलते थे और तीसरा नॉर्थ ईस्ट में चलता था, हमने लक्षद्वीप और हैदराबाद से उठाकर उसको नॉर्थ ईस्ट में लगाया। तो तीन वायुदूत डॉर्नियर अब नॉर्थ ईस्ट के लिए चलते हैं। इसके अलावा 320 और 737 भी जहां हवाई पट्टी बड़ी है, वहां इंडियन एयरलाइन्स भी चलती हैं।

दूसरा, जहां तक ऑनरेबल मैम्बर का सवाल है कि जहां तक प्राइवेट एयरलाइन्स का संबंध है, यह ठीक है कि 1993 में विशेष रूप से और तकरीबन 1994 के जून-जुलाई तक प्राइवेट एयरलाइन्स सिर्फ ट्रंक रूट्स पर चलती थी। जब हम एयर कारपोरेशन ऐक्ट में परिवर्तन लाए और जो शेड्यूल्ड एयरलाइन्स बनीं, उसके बाद प्राइवेट एयरलाइन्स पर यह प्रतिबंध लगाया गया है कि वे न सिर्फ ट्रंक रूट्स पर चलेंगी बल्कि नॉर्थ ईस्ट रूट्स पर भी चलेंगी। हमने तीन एरियाज़ आइडेंटिफाई किए हैं प्राइवेट एयरलाइन्स के लिए, एक तो नॉर्थ ईस्टर्न स्टेट्स, दूसरा लक्षद्वीप और अंडमान-निकोबार और जम्मू-कश्मीर में लद्दाख का एरिया। तो अब तह पुरानी स्थिति नहीं है। अब नार्थ-ईस्ट में जहां इंडियन एयरलाइन्स चलती है वहां प्राइवेट एयरलाइन्स भी चलती हैं।

**श्री चतुरानन मिश्र** : मेरा यह प्रश्न नहीं था कि कहां आप चलाते हैं। हमने कहा कि नॉर्थ-ईस्ट की स्टेट्स कैपिटल्स को कवर किया जा सके, इसके लिए प्राइवेट सेक्टर से बात करके आप कोई रास्ता निकालेंगे क्या ?

That was my question; not what you are actually doing As regards what you are actually doing, so far so good.

That is the first part of my question which has not been replied to. Had you replied to it, I would have gone to the second part.

**श्री गुलाम नबी आजाद** : सर जैसा मैंने कहा कि नॉर्थ ईस्ट में इंडियन एयरलाइन्स, वायुदूत और प्राइवेट एयरलाइन्स, तीनों मिलकर ये प्रयास कर रहे है कि ज्यादा से ज्यादा जगहों को कनेक्ट किया जाए और विशेष रूप से जो कैपिटल हैं, उनको भी और जो कैपिटल नहीं हैं, उनको भी कैपिटल्स के अलावा...

**श्री चतुरानन मिश्र** : ठीक हैं, अगर ये प्रयास कर रहे हैं तो बता दीजिएगा कि कब तक इस प्रयास में बातचीत होगी। मेरा सेकेंड क्वेश्चन रिलेटेड है डिब्रूगढ़ एयरपोर्ट से। वहां पर आठवें प्लान के अंदर एक प्लान था, उसको डेवलप करने के लिए और अब वहां पर एरिया बहुत कंजेस्टेड हो गया है और कापनी इंटरवल पर वहां एक फ्लाइट है प्राइवेट की भी और पब्लिक सेक्टर की मैं तो यह चाहता हूं कि सरकार या मंत्री महोदय यह बताएंगे कि जो आठवें फाइव ईयर प्लान तीन करोड़ रुपया था, वह प्लान के भीतर ही खर्च किया जाएगा या कि यह कारण बताया गया हमको कि

Due to resource constraints, it could not be done.

तो खाली नॉर्थ ईस्ट के लिए और उधर के लिए ही रिसोर्स कंस्ट्रेंट है, बाकी चीज़ों में तो हम देखते हैं कि सरकार काफी पैसा खर्च कर रही हैं सारे देश में। इतना पैसा उड़ा भी रही है तो कम से कम जो उसको ऐलॉट है उतना खर्च तो कीजिए, उससे ज्यादा तो नहीं कह रहे हैं। उसके लिए तो रिसोर्स कंस्ट्रेंट नहीं हैं, जो कुछ उसमें दिया हुआ है, मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय इतना आश्वासन आप दीजिए कि आठवें फाइव ईयर प्लान में वह खर्च किया जाएगा।

SHRI GHULAM NABI AZAD: Sir, I would like to reply to this question in English because there are a number of technical things. As far as Dibrugarh Airport is concerned,—it was part (e) of the question—as far as the air service connections to Dibrugarh are concerned, the Indian Airlines is operating four services of 320 Airbus from Dibrugarh to Calcutta. Apart from this, there

are a number of other services to Dibrugarh. There are six Guwahati-Dibrugarh flights by East West Airlines and again six Dibrugarh-Guwahati flight. There are six flights by Damania Airways, three flights frm Calcutta to Dibrugarh and three flights from Dibrugarh to Calcutta a week. So, it is well connected both by private airlines and Indian Airlines. Keeping in view the traffic to Dibrugarh, both the Airports Authority of India and the Government of India have taken very keen interest in developing Dibrugarh airport.

As far as navigational aids are concerned, we have already high frequency single side band, very high frequency omni-range and instrument landing system at Dibrugarh....

SHRI CHATURANAN MIISHRA: I have not asked about all these things.

SHRI GHULAM NABI AZAD: I will come to your point. I will just come to that because the hon. Member has said that it has been neglected whereas a lot of money is being pumped elsewhere (*Interruptions*).... I am coming to that. It has not been neglected. Almost all the navigational aids have been provided. Apart from this, a new arrival hall to ease passenger congestion has already been built and it has already been commissioned. Runway lights have also been installed at a cost of Rs. 110 lakhs in December, 1994. That is hardly four months back. Apart from this, I would like to inform the hon. Member that since the runway surface has deteriorated, to sustain B-737 aircraft operation, the runway strengthening work is in progress and the money being spent is Rs. 8600 lakhs, that is Rs. 8.60 crores. The work is expected to be completed by December this year. Apart from that, to improve the navigational aids, distance measuring equipment and very high frequency omni range equipment are being installed at a cost of Rs. 85 lakhs and the installation is expected by July this year.

Sir, I would also like to emphasise that we had the problem of approach lights because the tea gardens are very close. But we have been able to persuade the tea gardens so that we will be able to provide the approach lights.

As far as the terminal building is concerned, why we have said 'constraints' is because we are already spending almost Rs. 9 crores for strengthening the runway. We have already spent money for the arrival hall. We are spending money for navigational aids. So, one has to go steps by step. As far as the terminal building is concerned, we don't have the money at the moment because we are spending a lot of money on this particular project.

SHRI CHATURANAN MISHRA: I have asked about the whole Eighth Plan period.

SHRI GHULAM NABI AZAD: As far as the terminal building is concerned, it will require Rs. 6 crores to Rs. 7 crores and we are trying. If the resources are available, we will try our best to start construction in 1996-97.

SHRI NYODEK YONGGAM: Sir, I come from the North-Eastern region. I would like to put to the hon. Minister a very specific question. Why has the direct flight of the Indian Airlines from Delhi to Dibrugarh via Gowahati been discontinued? What is the reason? I would like to know whether this direct flight will be rescheduled in the near future.

SHRI GHULAM NABI AZAD: Sir, as I have said, basically if you need new connections to a particular place, it is not possible to provide direct flights. Suppose you have a direct flight to Dibrugarh, I don't think that you will have full load from Delhi to Dibrugarh. The basic point is whether connections are available for Dibrugarh or not. As I have said, there are six daily flights by East West Airlines from Guwahati to Dibrugarh and Dibrugarh to Guwahati.

There are three flights by Damania Airways from Calcutta to Dibrugarh and three flights from Dibrugarh to Calcutta.

SHRI NYODEK YONGGAM: I am asking about the direct flight from Delhi to Dibrugarh. Why was it discontinued? He is saying about the flights from there.

SHRI GHULAM NABI AZAD: We were flying in the North-Eastern States. The Indian Airlines alone was losing about Rs. 50 crores per annum only in the North-Eastern sector. I think the hon. Member will appreciate it. We should not propose such routes due to which the entire Indian Airlines will have to be closed down at one point of time.

**श्री महेश्वर सिंह** : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि क्या वे इस बात से अवगत हैं कि देश में, विशेषकर पूर्वोत्तर राज्यों और हिमाचल प्रदेश में, जहां जहां पहल वायुदूत की सेवाएं उपलब्ध थी, वहां केवल निजी एयर टैक्सियां जब से चल रही हैं तब से उनकी मोनोपोली हो गई हैं । इसके कारण उपभोक्ताओं को भारी असुविधाओं का सामना करना पड़ता है । एक तो वे जब चाहें चलते हैं और जब चाहे उड़ानें रद्द कर देते हैं । उदाहरण के लिए इस माननीय सदन की उपसभापति कल्लू गई थी तो उनको 15 मई को लौटना था । 14 मई को उनका टिकट भी कन्फर्म कर दिया गया । लेकिन 14 शाम को अचानक उड़ान रद्द कर दी गयी और उनको वैकल्पिक व्यवस्था करके यहां आना पड़ा था । दूसरा, महोदय, वे जब चाहें मनमाने ढंग से किराया बढ़ा देते हैं । पहले जब वहां वायुदूत की सुविधा उपलब्ध थी तो यहां से वहां तक की उदाहरणतः सवा घंटे की उड़ान है और उस समय किराया कुल 1760 रूपया था और तब भी यह किराया देश में सर्वाधिक था । जब मैंने मंत्री महोदय से आग्रह किया तो मंत्री महोदय का जवाब एक ही मिलता था कि आने वाले समय में एयर कारपोरेशन ऐक्ट में कोई संशोधन लायेंगा और इसका प्रावधान किया जाएगा ताकि एयर टैक्सीज पर चेक हो सके । महोदय, जैसा मंत्री महोदय ने कहा अब 1953 का जो ऐक्ट था उसको रिपील कर दिया गया और 1-3-1995 से लेकर अब वह लागू है । लेकिन तब भी वे लूट मचा रहे हैं, किराया मनमाने ढंग से ले रहे हैं । जब मैंने सदन में प्रश्न पूछा-मैंने पूछा था कि क्या सरकार वायु निगम अधिनियम के अनुसार निजी एयर टैक्सी प्रचालकों को मनमाना विमान किराया वसूलने से रोकने में असहाय हैं, यदि हां तो उसका क्या कारण हैं । यदि नहीं तो सरकार वायु निगम अधिनियम में कब तक ऐसे प्रावधान करने का विचार रखती है । तो महोदय, जवाब आता है कि वायु नियम अधिनियम, 1953 का निरसन 1-3-1994 को हो गया है । वर्तमान नीति के अनुसार हवाई परिवहन आपरेटर्स अपने वाणिज्यिक विवेक के अनुसार, उनके द्वारा तय किया गया किराया वसूलने के लिए स्वतंत्र हैं । इसका मतलब यह कि आपने उनको स्वतंत्र कर रखा है कि लूटते जाओ जितनी लूट मचानी है मचा लो । तो महोदय, मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा, मेरे दो स्पेसिफिक प्रश्न हैं...

MR. CHAIRMAN: Please frame your question.

**श्री महेश्वर सिंह**: मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय उनका उत्तर दें ।

**श्री गुलाम नबी आजाद** : सर, जहां तक प्राइवेट एयर लाइंस का सवाल है, यह सिर्फ एयर लाइंस में ही नहीं है बल्कि हर चीज में है कि आप उसमें कीमत फिक्स नहीं कर सकते । हमारे एयर कारपोरेशन ऐक्ट में भी ऐसा कोई प्रावधान नहीं है, जहां हम उन पर... (**व्यवधान**)

**श्री दिग्विजय सिंह**: कर दीजिए ।

SHRI JAGESH DESAI: They cannot be allowed to loot like anything.

**श्री महेश्वर सिंह** : भूतल परिवहन में कंट्रोल हो रहा है । ..(**व्यवधान**).

**श्री गुलाम नबी आजाद** : और जैसे माननीय सदस्य ने कहा कि पहले कल्ल

मनाली के लिए एक ही एयर लाइन जाती थी और उस वक्त आपका कहना था कि एक एयर लाइन होने की वजह से वह मनमानी करते हैं । अब तकरीबन तीन एयर लाइंस कुल्लू मनाली जाती हैं । मेरे ख्याल में कंपीटीशन के लिए तीन एयर लाइंस बहुत हैं ।

**श्री महेश्वर सिंह** : आप वहां इंडियन एयर लाइंस की सेवायें शुरू करें। वहां पर कंपीटीशन नहीं है । उन्होंने यनियन बना ली है । तो क्या आप इंडियन एयर लाइंस की फ्लाइट कुल्लू के लिए शुरू करेंगे ।

SHRI JAGESH DESAI: They cannot be allowed to loot. Sir, there is no other mode of transport. The Government should do something about it.

SHRI M.A. BABY: Sir, this is a public utility service also. The Government should not allow these private people to loot. There is no other mode of transport. There should be some restrictions.

SHRI DINESHBHAI TRIVEDI: Sir, some control has to be there.

SHRI JAGESH DESAI: Mr. Minister, please respond to it. In the name of liberalisation you cannot allow them to loot like this.

SHRI GHULAM NABI AZAD: Sir, these are short-haul routes. When we were operating on these short-haul routes, as the hon. Members have said, nominal charges were there. As a result of this Vayudoot had to suffer a loss of Rs. 200 crores. Ultimately, it had to be closed down. I don't think that any private airline would like to meet the fate which Vayudoot had met.

**श्री महेश्वर सिंह** : वायूदूत को घाटा कुल्लू मनाली की वजह से नहीं हुआ उनको आपने दूसरे नान-इकोनोमिक रूट दिये हुए थे उसकी वजह से हुआ (व्यवधान)

SHRI JAGESH DESAI: They should also be asked to operate on some of these routes... (*Interruptions*)... Sir, we want to have Half-an-Hour discussion on his issue.

**श्री मोहम्मद सलीम** : प्रश्न करने से पहले म आपका जो जवाब है इसके बारे में आपकी नजर दिलाऊंगा । आपने जरा कनफ्यूज कर दिया है । जहां आप पर मंथ लिख रहे हैं अंग्रेजी में वहां हिन्दी में आपने प्रतिदिन लिखा है । आपने प्रतिदिन का भी दिया है और पर मंथ का भी दिया है । इसलिए आप को जरा ट्रांसलशन को देख लेना चाहिए । पहले पेज का जो आनस्वर है पार्ट (सी) इसमें आपकी इंडियन एयरलाइंस जो पैसेंजर ले गयी है नार्थ ईस्ट में, उसका ब्यौरा आपने दिया है अनेक्श्चर में लेकिन

†[ ]شری محمد سلیم : پرشن کرنے سے پہلے میں آپکا جو جواب ہے اسکے بارے میں آپکی نظر دلاؤنگا - آپنے ذرا کنفیوز کر دیا ہے۔ جہاں آپ پر "منتھ" لے رہے ہیں - انگریزی میں وہاں ہندی میں آپنے پر تیدن لکھا ہے - آپنے پر تیدن کا بھی دیا ہے اور "پر منتھ" کا بھی دیا ہے - اسلئے آپ کو ذرا ٹرانسلیشن کو دیکھ لینا چاہیئے - پہلے پیج کا جو آنسر ہے "پارٹ (سی)" اسمیں آپ کہتے ہیں آپکی پالیسی ہے "انریگولائزس" کی آپ پسنجر لے گئے ہیں نارتھ ایسٹ میں اسکا بیورا دیا ہے "انیکشچر" میں لیکن

†[ ]Transilteration in Arabic Script

Passengers carried by Private domestic scheduled airlines are not available. My first question is, you are collecting the Inland Air Travel Tax and the passengers are paying it. Now the Minister is saying in this House that the Information about the number of passengers that the private airlines had carried in a particular sector is not available. What is your Ministry doing?Are you not collecting the money that is paid by the passengers? When your are collecting, *are you not required to keep an* account of that money? This is my first question.

MR. CHAIRMAN: Only one question is allowed. ..*(Interruptions)*...

SHRI MD. SALIM: Sir, this is about the answer. It is not a question. He has to answer this because he is not correct.

यह आनसर जो आपका है ठीक नहीं है। इंडियन एयरलाइंस कह सकता है, उनके पास हिसाब नहीं है लेकिन मंत्री के पास रहना चाहिये ।

†ایہ آنسر جو آپکا ہے ٹھیک نہیں ہے۔ "انڈین ایئر لائنز" ہو سکتا ہے انکے پاس دوارے نہیں ہیں لیکن منتری کے پاس رہنا چاہئے

As other hon. Members have pointed out,

जहां आल्टरनेटिव मोड आफ ट्रांसपोर्ट नहीं है रिमोट एरियाज में वहां सरकार की कुछ जिम्मेदारी है खासकर के नार्थ ईस्ट में जो पिछड़ा हुआ है कोई आल्टरनेटिव मोड आफ ट्रांसपोर्ट नही है । कल नागालैंड और मणिपुर के लोगों ने यह भी सवाल उठाया था कि फ्लाइट्स कैंसल हो जाती हैं इसके लिए कुछ करना चाहिये ।

†جہاں "آلٹرنیٹیو موڈ آف ٹرانسپورٹ" نہیں ہے ریموٹ ایریاز میں وہاں سرکار کی کچھ ذمہ داری ہے۔ خاصکر نارتھ ایسٹ میں جو پچھڑا ہوا ہے کوئی "آلٹرنیٹیو موڈ آف ٹرانسپورٹ" نہیں ہے۔ کل ناگالینڈ اور منی پور کے لوگوں نے یہ بھی سوال اٹھایا تھا کہ فلائٹس کینسل ہو جاتی ہیں اسکیلئے کچھ کرنا چاہئے]

Private airlines will take care of it,

यह बोल कर आप नहीं छोड़ सकते हैं । आपका डी.जी.सी.ए. का टाप स्लाट खाली है । अभी डी.जी.सी.ए! का चीफ एक्टिंग है जो कंट्रोल करते वाले हैं उनको आप डाइल्यूट कर रहे हैं । सरकार दखल नहीं दे सकती है । सबको आप पार्ट टाइम रखते हैं, एक्टिंग रखते हैं । इसके बारे में आप ध्यान दें कि मोनिटरिंग अथारिटी जो है वह फंगशन कर सके ।

†ایہ بول کر آپ نہیں چھوڑ سکتے ہیں آپکا ڈی۔جی۔سی۔اے۔ کا ٹاپ سلاٹ خالی ہے۔ ابھی ڈی۔جی۔سی۔اے کا چیف ایکٹنگ ہے جو کنٹرول کرنے والے ہیں انکو آپ ڈائلیوٹ کر رہے ہیں۔ سرکار دخل نہیں دے سکتی ہے سبکو آپ پارٹ ٹائم رکھتے ہیں۔ ایکٹنگ رکھتے ہیں۔ اسکے بارے میں آپ دھیان دیں کہ مانیٹرنگ اتھارٹی جو ہے وہ فنکشن کر سکے]

†[ ]Transilteration in Arabic Script

As regard North-East, there are practical problems for the passengers of the North-East. The problems are complex. As regards Indian Airlines, the situation is that if an aircraft is available, the crew are not available. If the crew are available, the aircraft is not available. Naturally you will cancel that flight. Last Monday, there was a problem faced by the Guwahati passengers—not from Delhi. The Guwahati passengers were told that their flight was cancelled because the aircraft, A-300, which was scheduled to fly from Calcutta to Delhi developed some snags. So, the A-320 which was supposed to fly from Calcutta to Guwahati was pressed for this service, from Calcutta to Delhi. The passengers to Guwahati were just waiting there. Some security *hangamy* was there at the airport. My question is, you have many aircraft available with you. Calcutta is the centre for the maintenance of Boeing 737. But you allot on daily basis only one B-737 aircraft for Calcutta even though your aircrafts in other stations are grounded or not utilised. You don't have passengers there. You have 10 A-300 aircraft. Eight are in operation. Out of these eight aircraft, Bombay gets four and Calcutta gets only one. Why? You don't have passengers to fill the four A-300 aircraft on the Bombay rout but you cannot give another A-300 to Calcutta. If another A-300 aircraft is given to Calcutta, then you need not cancel the North-East flights everyday and divert the A-320 aircraft. The daily allotment of aircraft to Calcutta in one A-300, four A-320 and one Boeing 737 whereas you are having stand by aircraft in other centres like Hyderabad, Bombay, Delhi, etc. Without affecting those services, I would like to know whether you are going to put some more aircraft, either A-300 or A-320 or Boeing 737, in Calcutta so that even if some snags or technical defects occur occassionally, that would not affect the existing services to the North-East.

SHRI GHULAM NABI AZAD: Sir, with all my respect and regard for the hon. Member, I have to say that these questions are mostly related to the Commercial Director—where he is putting 320, where he is putting 307 or 300, etc. As Minister, I do not go into the routine as to which flight he is putting and where he is putting. On policy matters... (*Interruptions*)...

SHRI MOHAMMED AFZAL *alias* MEEM AFZAL: Are you going to take action against the Commercial Director if it is found that he is neglecting?... (*Interruptions*)...

SHRI GHULAM NABI AZAD: and so, these questions do not arise at all... (*Interruptions*)...

SHRI MD. SALIM: What about the Inland Travel Tax? Is he collecting it from the private airlines?

SHRI GHULAM NABI AZAD: It is not collected by us. It is collected by the Ministry of Finance, for your information. (*Interruptions*) And then, as far as compilation is concerned, even in the Indian Airlines, it takes time to compile it. It doesn't get compiled everyday and as I was requesting the hon. Member, if I had to compile all these things within 15 days, then I would definitely get a Ph. D. degree. (*Interruptions*)

SHRI MOHAMMED AFZAL alias MEEM AFZAL: I have one point, Sir.

MR. CHAIRMAN: We have to finish it soon. Make it brief.

**श्री मोहम्मद अफजल उर्फ मीम अफजल :** सारा सवाल नार्थ ईस्ट की प्राब्लम का है। इसमें दो आस्पेक्ट हैं । प्राइवेट एयरलाइन्स शुरु हो गयी है और इंडियन एयरलाइन्स की सर्विसेज गड़बड़ है । कल भी यह सवाल हमारे एक मेम्बर ने उठाया थ कि नार्थ ईस्ट में एयर लाइन्स की सर्विस गड़बड़ है । मेरे सवल का पार्ट "ए" प्रायवेट एयरलाइन्स के मुतालिल्लक है । अपने

जवाब में मंत्री जी ने लिखा है कि आपने तीन एयरलाइन्स को नार्थ ईस्ट भेजा है। म कहना चाहता हूं कि प्राथवेट एयरलाइन्स को प्राफिट कमाने का अगर हक है तो थोड़ा घाटा खाने का ी हक होना चाहिए जैसा कि इंडियन एयर लाइन्स करती है। आपने यह तय किया हुआ है अपनी मिनिस्ट्री में कि जो अनइकनामिक रूट्स हैं जहां पर प्राफिट कम होता है वहां पर भी आप तमाम प्राइवेट एयरलाइन्स को भजेंगे इसलिए मैं यह जानना चाहता हूं कि आपने सिर्फ तीन एयरलाइन्स को ही नार्थ ईस्ट पर क्यों लगाया है ? बाकी मोदी है, सहारा है, कंटीनेंटल वगैरह और भी बहुत सी एयरलाइन्स हैं उनको नार्थ ईस्ट में क्यों नहीं कहा गया है कि आप भी यहां पर सर्विसेज चलाएँ ताकि वे मेकअप कर सकें इंडियन एयरलाइन्स के साथ ।

मेरे क्वेश्चन का दूसरा हिस्सा इंडियन एयरलाइन्स के मुताबित है । यह तो आप मानेंगे कि इंडियन एयरलाइन्स की नार्थ ईस्ट में सर्विसेज काफी गड़बड़ है । मेम्बरान ने भी काफी शिकायतें की हैं और यहां पर भी यह सवाल उठा है । सर्विसेज के खराब होने की वजह आप खुद फरमा रहे हैं कि एज ए मिनिस्टर आप यह नहीं देखते हैं, यह कामर्शियल डाइरेक्टर का काम है या मैं समझता हूं कि जो एयरलाइन को हैंड करता है उसका काम है । आज ही टाइम्स आफ इंडिया में इंडियन एयरलाइन्स और एयर इंडिया के चीफ का एक इंटरव्यू छपा है जिन्होंने खुलकर यह कहा है कि वे मिनिस्टर की गुलामी से आजाद होना चाहते हैं.... (व्यवधान) जब आपके चेयरमैन इंडियन एयरलाइन्स के आपकी गुलामी से आजाद होना चाहते हैं तो क्यों आप उन्हें गुलाम रखकर इन सर्विसेज को गड़बड़ करा रहे हैं ? क्या आप समझते हैं कि आपका और चेयरमैन का कोरिलेशन ठीक नहीं है ? कंसलटेटिव कमेटी तक के अंदर उसमें हंगामा हुआ है, वाक आऊट्स हुए हैं, उसके बावजूद कोई कार्यवाही नहीं हो रही है । इससे साफ जाहिर होता है कि इंडियन एयरलाइन्स का एडमिनिस्ट्रेशन आपके काबू में नहीं है । तो क्या आप अपने चेयरमैन साहब को गुलामी से आजाद करने पर गौर करेंगे ताकि कोई नये चेयरमैन आए और उनके साथ बैठकर आप अपनी एयर लाइन्स की सर्विसेज को ठीक कर सकें ? ये दो सवाल हैं ।

[†]अल्पसंख्यक मामलों तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्री सिकंदर बख्त): सभापति महोदय, माननीय सदस्य का सवाल "नार्थ ईस्ट" की प्राब्लम का है । इसमें दो आस्पेक्ट्स हैं । प्राइवेट एयर लाइन्स शुरू हो गई है और इंडियन एयर लाइन्स वगैरह बड़ी हैं । कल भी यह सवाल हमारे एक मेम्बर ने उठाया था कि "नार्थ ईस्ट" में एयर लाइन्स की सर्विस गड़बड़ है मेरे सवाल का पार्ट "ए" प्राइवेट एयर लाइन्स के संबंध है । अपने जवाब में मंत्री जी ने लिखा है कि आपने तीन एयर लाइन्स को नार्थ ईस्ट भेजा है । मैं कहना चाहता हूं कि प्राइवेट एयर लाइन्स को प्राफिट कमाने का अगर हक है तो थोड़ा घाटा खाने का भी हक होना चाहिए जैसा कि "इंडियन एयर लाइन्स" करती है । आपने यह तय किया हुआ है कि अपनी मिनिस्ट्री में कि जो "अनइकनामिक रूटस" हैं । जहां पर प्राफिट कम होता है वहां पर भी आप तमाम प्राइवेट एयर लाइन्स को भेजेंगे इसलिए मैं यह जानना चाहता हूं कि आपने सिर्फ तीन एयर लाइन्स को ही नार्थ ईस्ट पर क्यों लगाया है ? बाकी मोदी है, सहारा है

اسمیں ہنگامہ ہوا ہے۔ واک آؤٹ ہوئے ہیں۔ اسکے باوجود کوئی کارروائی نہیں ہو رہی ہے۔ اس سے صاف ظاہر ہوتا ہے کہ انڈین ایئر لائنز کا ایڈمنسٹریشن آپکے قابو میں نہیں ہے۔ تو کیا آپ اپنے چیئرمین صاحب کو غلامی سے آزاد کرنے پر غور کریں گے۔ تاکہ کوئی نئے چیئرمین آئیں اور انکے ساتھ بیٹھکر آپ اپنی "ایئر لائنس" کی سروسز کو ٹھیک کر سکیں۔ یہ دو سوال ہیں۔

**श्री गुलाम नबी आजाद :** सर, जहां तक पहले सवाल का संबंधी है, माननीय अकबर साहब ने पूछा है कि इतनी प्राइवेट एयरलाइन्स हैं और खाली तीन प्राइवेट एयरलाइन्स क्यों नार्थ ईस्ट में चलती हैं। असल में हमने कहा है जो भी शिड्यूल एयरलाइन्स चलेंगी, जो जो भी बनती रहेंगी, अभी तक हमारे पास शिड्यूल एयरलाइन्स जो हैं उन सभी पर अंकुश लगा है। उसमें दमानिया ईस्ट-वेस्ट और जेट एयरवेज नार्थ ईस्ट में चलती है और जैसा मैंने पहले ही अपने जवाब में कहा कि सिर्फ नार्थ ईस्ट एरिया में ही नहीं है, नार्थ ईस्ट, जम्मू काश्मीर और लक्षद्वीप है। जहां तक मोदी लुफ्त का सवाल है, वह जम्मू-काश्मीर में जाता है और एन० ई०पी०सी० लक्ष्यद्वीप जाता है। तो इस तरह से एरियाज बांट जाते हैं और ये तीन चार एरियाज बने हैं। इस के अलावा जहां तक "सहारा" की बात है, तो सहारा इन प्रिंसिपल शेड्यूल एयरलाइन हो जाएगी वरना अभी तक वह शेड्यूल एयरलाइन नहीं थी क्योंकि शेड्यूल एयरलाइन बनने में बाकी कई चीजों के अलावा एक रिक्वायरमेंट फ्लीट की भी होती है। अब उसका तीन फ्लीट हुआ है जोकि पहले नहीं था और इसलिए वह इस प्रिंसिपल शेड्यूल एयरलाइन भी। अब

ہے۔ کامنیشینل وغیرہ اور بھی بہت سی ایئر لائنز ہیں انکو نارتھ ایسٹ میں کیوں نہیں کہا گیا ہے کہ آپ بھی یہاں پر سروسز چلائیں تاکہ وہ میک اپ کر سکیں انڈین ایئر لائنز کے ساتھ۔

میرے کوئشچن کا دوسرا حصہ "انڈین ایئر لائنز" سے متعلق ہے۔ یہ تو آپ مانیں گے کہ "انڈین ایئر لائنز" کی نارتھ ایسٹ میں سروسز کافی گڑبڑ ہیں۔ ممبران نے بھی کافی شکایتیں کی ہیں اور یہاں پر بھی یہ سوال اٹھا ہے سروسز کی خراب ہونے کی وجہ آپ خود فرما رہے ہیں کہ "ایئر اے منسٹر آپ یہ نہیں دیکھتے ہیں۔ یہ کمرشیل ڈائرکٹر کا کام ہے یا میں سمجھتا ہوں کہ جو ایئر لائن اور ایئر انڈیا کے چیف کا ایک انٹرویو چھپا ہے جنہوں نے کھل کر یہ کہا ہے کہ وہ منسٹری کی غلامی سے آزاد ہونا چاہتے ہیں۔۔۔ "مداخلت"۔۔۔ جب آپکے چیئرمین انڈین ایئر لائنز کے آپکی غلامی سے آزاد ہونا چاہتے ہیں تو کیوں آپ انھیں غلام رکھکر ان سروسز کو گڑبڑ کرا رہے ہیں۔ کیا آپ سمجھتے ہیں کہ آپکا اور چیئرمین کا کوآرڈینیشن "ٹھیک نہیں ہے۔ "کنسلٹیٹو کمیٹی" تک کے اندر

[ ] Transliteration in Arabic script.

चूंकि वह तकरीबन-तकरीबन सभी रिक्वायरमेंट पूरी कर रहा है, उसको भी करना पड़ेगा, लेकिन बाकी जो दो ऑलरेडी हैं, वह एक जम्मू-काश्मीर में कर रहा है और एक लक्ष्यद्वीप में कर रहा है ।

**श्री दिग्विजय सिंह :** चेयरमेन का क्या करेंगे ? आप ने आखिरी सवाल का जवाब तो दिया ही नहीं ।

**श्री मोहम्मद अफजल उर्फ मीम अफजल :** दूसरा मेरा सवाल इंडियन एयरलाइन के मुताल्लिक था, उसका जवाब आना बाकी है। आप उसकी सर्विसेस को ठीक करने के लिए क्या कर रहे हैं ?

†[ ] मोहम्मद अफजल उर्फ मीम अफजल : दूसरा मेरा सवाल "इंडियन एयरलाईन्स" के मुताल्लिक था, उसका जवाब आना बाकी है। आप उसकी सर्विसेस को ठीक करने के लिए क्या कर रहे हैं ?

†[ ] श्री दिग्विजय सिंह : आप उन के बारे में क्या करेंगे ? वह हर जगह बदतमीजी की बात कर रहे हैं ।

**श्री मोहम्मद अफजल उर्फ मीम अफजल:** सर, मैं मैंने तो इंडियन एयरलाइंस के सर्विसेस के बारे में पूछा र। अगर चैयरमैन के बारे में आप को कोई परेशानी र तो कम से कम उस की सर्विसेस के बारे में बता दीजिये ? आप कामर्सियल डायरेक्टर की कमी बता रहे हैं ? तो आप यह एश्योर कीजिये की अगर कामर्सियल डायरेक्टर की कमी र तो आप उसके खिलाफ एक्शन लेंगे ?

†[ ] मोहम्मद अफजल उर्फ मीम अफजल: सर, मैंने तो "इंडियन एयरलाईन्स" की सर्विसेस के बारे में पूछा है अगर चैयरमैन के बारे में आपको कोई परेशानी है तो कम से कम उस की सर्विसेस के बारे में बता दीजिये ? आप कामर्सियल डायरेक्टर की कमी बता रहे हैं ? तो आप यह एश्योर कीजिये की अगर कामर्सियल डायरेक्टर की कमी है तो आप उसके खिलाफ एक्शन लेंगे ?

DR. BAPU KALDATE: Sir, it is a very important question.

**श्री दिग्विजय सिंह:** चेयरमेन लोगों की बात नहीं सुनता है । लोगों को हूमिलिएट करता है ।

It is a very important question... (*Interruptions*)...

DR. BAPU KALDATE: Sir, there must be some reply... (*Interruptions*)...

SHRI MOHAMMED AFZAL alias MEEM AFZAL: Sir, I want your protection... (*Interruptions*)...

MR. CHAIRMAN: Mr. Minister, have you got anything more to say?

SHRI GHULAM NABI AZAD: Sir, the privilege motion is already with the hon. Chairman. So, he will have to take a decision. (*Interruptions*)...

**श्री दिग्विजय सिंह:** ऐसे चेयरमेन के ऊपर आप क्या कार्यवाही करेंगे जोकि रोजाना कुछ-न-कुछ बकवास करता रहता है ?

SHRI MOHAMMED AFZAL alias MEEM AFZAL: Sir, my question is purely about the services of the Indian Airlines and the responsibility is either on the Minister or on the Chairman as

†[ ] Transliteration in Arabic script.

on the Commercial Director Sir, the Minister has already said that he is not responsible for the flight schedule. He should give an assurance that if he finds some negligence on the part of the Chairman or the Commercial Director, then he will take action against him.

श्री महेश्वर सिंह महोदय, इस पर चर्चा होनी चाहिए।

MR. CHAIRMAN: This question is about the flight schedule for the North-East. This does not flow from this question.

**Press Releases by PIB**

*762. SHRI PRAGADA KOTAIAH:

DR. SHRIKANT RAMCHANDRA JICHKAR:†

Will the MNISTER OF INFORMATION AND BROADCASTNG be pleased to state:

(a) how many Press releases were issued by the Press Information Bureau during the last year; and

(b) what is the mechanism to monitor the follow up action after the Press releases are issued?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI K. P. SINGH DEO):: (a) The Press Information Bureau issued about 38,500 Press releases to the media during the year 1994.

(b) The press releases are following up by obtaininng press clipping and supplying them to the Ministry/Department concerned. Features|articles released by PIB are also selectively followed up.

DR. SHRIKANT RAMCHANDRA JICHKAR: Sir, the Prime Minister has, on a number of occasions in this House as well as outside, said that our achievements are many and unparalleled, but they are not properly projected. This is a fact. The PIB has issued, as the Minister has said, 38,500 press releases in one year, but still the country knows little about our Government's achievements. So, my first supplementary is since by holding press conferences, by giving failed, what new approach will the PIB venture upon to fulfil its objectives?

SHRI K. P. SINGH DEO: Sir, the PIB does not just stop after issuing these press releases. It takes follow-up action by holding press conferences, by giving background material and also taking press parties on conducted tours of various installations, institutions and organises workshops to highlight the achievements of the Government. But, if the hon. Member feels that it is not sufficient, then we are open to suggestions We would like to improve it and make it more effective than what we are doing. But, Sir, if there is any new strategy to be adopted, I am open to suggestions.

DR. SHRIKANT RAMCHANDRA JICHKAR: Sir, I understand the difficulties of the PIB. The success of the PIB will depend upon how the various other Ministries will co-operate with it. Presently, the PIB is like a post office, what the other Ministries feed the PIB with, the PIB forwards it to the Press. Now, in addition to this, the other Ministries have their own public relations office. That is another difficulty. The PIB has no teeth. In view of this, would the Government consider introducing professionalism in the PIB? Secondly, would the Government consider attaching the PIB to the Prime Minister's office or the Home Minister's office for its more effective functioning?

SHRI K. P. SINGH DEO: It is a very good suggestion and we would definitelp like to examine it.

SHRI P. UPENDRA: Sir, the hon. Minister has said that 38,500 Press Notes were issued by the PIB. But he has not mentioned, how many of them were published. Sir, the PIB is suffering from many deficiencies.

†The Question was actually asked on the floor of the House by Dr. Shrikant Ramchandara Jichkar.